

LA FERVOJISTO



Oficiala organo de
Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.
Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavio

Jaro IV.

Oktobro 1926.

Nro. 3.

LA ENHAVO

- I. F. Puhalo: La vera ideeco.
- E. M. Rosher: Fervoja Kontado en Usono.
- S. V. Stojnić: Enketo pri lernejoj trajnoj.
- I. F. P.: Savado okaze de fervojaj katastrofoj.
- I. Hock: Stranga aventuro.
- Ch. Heinrich: Vojaĝimpresoj de germ. fervojisto en Svedujo.
- *** Diversaĵoj.
- F. Pethö: El movado.
- *** Oficialaj sciigoj.

Oficialaj sciigoj.

Speciala estonia numero de nia revuo aperos meze de novembro. Ĝi estos pli ampleksa ol ĉiuj ĝis nunaj kaj enhavos krom tre interesaj artikoloj ankaŭ multajn belajn bildojn.

Kotizoj. Ankoraŭ foje ni avertas la anojn pagi la kotizon por tiu ĉi asocia jaro (1926./27.), ĉar la estonian numeron ni ekspedos nur al tiuj, kiuj la kotizon ĝis la fino de tiu ĉi monato sendos al ni.

Donacoj por skribmaŝino. Ni atentigas niajn anojn je la gvidartikolo en tiu ĉi numero kaj petas ilin ke ili bonvolu almenaŭ kaj laŭeble sendi krom la kotizo 1 sv. fr. aŭ egalvaloron por skribmaŝino. Ni ne restu longe ŝuldantoj al nia brava sro. Eriks-son. Ni ne hontigu nin! Havu nia asocio almenaŭ ian kapitalon kolektitan de la oferemaj kaj konsciaj fervojistoj esperantistoj.

La nomoj de ĉiuj donacintoj estos publikigataj.

Redakciaj sciigoj.

Mankon de kunlaborantoj ni sentas redaktante la gazeton. Ni varme petas ĉiujn kunlabori en la revuo, sendante interesajn artikolojn por la revuo. Nur se ĉiu lingve sperta samideano kunlaboros kaj sendos al ni interesan artikolon, nia revuo fariĝos vere internacia kaj ŝatata de la legantoj.

Ĝi la movado. Por tiu ĉi konstanta rubriko en nia gazeto, ni bezonas mallongajn sciigojn pri esp. ferv. kursoj k. s. okazintaĵoj el ferv. esp. vivo. Gekolegoj aktive laborantaj ne forgesu nin informi pri iliaj kursoj, propagando k. s.

Diversaĵoj. Ankaŭ tiu ĉi rubriko ne estu malzorgata de la anoj. Malgrandaj, interesaj sciigoj estas bonvenaj al ni. — Ni pliaktualigu nian revuon.

Regula aperado, interesa enhavo ne dependas tiom de la redaktoro kiom de la kunlaborantoj.

Montru ke la revuo estas ŝatata kaj zorgata de Vi. Ne atendu ĉion de la redaktoro, ĉar ne ĉiopovanta kaj ĉionscianta li estas. Siaflanke li faros ĉion eblan, sed Vi ankaŭ alportu creton al la revuo.

Ne timu kunlabori, provu, kaj eĉ se la artikolo ne estos lingve plej korekta la redaktoro havas ĉiam ruĝan inkon sur la tablo por korekti la »malfacilegajn akuzativojn« kaj aliajn »feruraĵojn« de nia kara lingvo. Ne timu, ke li restus sen ruĝa inko. Li ja aĉetis provizon por longa tempo. — Antaŭen kara kolego, verku, traduku, sed skribu legeble, kaj lasu al la redaktoro iom da spaco por eventualaj korektoj. —

La redaktoro.

KOREKTO!

Sur la 7-a paĝo de la aŭg.-sept. nro. elfalis el la kompostaĵo sekvanĵa linio:
»da fervojistoj. Dum kon —«

Bonvolu tion envicigi sub la fino de la rubriko.
»El Movado«.

LA FERVOJISTO

Jaro IV.

Oktobro 1926.

Nro. 3.

»LA VERA IDEECO«.

»La vera ideeco estas ekkonebla en la momento, kiam la afero tuŝas la monujon. Ĝis tiu momento ĉiu aplomba parolo pri la ideo estas nur sensignifa deklamo«.

El »Paroloj de l' sperlo« de Ada.

Estis antaŭ du jaroj, kiam mi en Vieno de ekskasisto sro. Kubasek transprenis la tutan havaĵon de la I. A. E. F. Ĉio pezis proks. 15 kilogramojn kaj ĉion mi alportis en unu kofro Zagrebon.

En mia loĝejo mi ekkomencis labori. La alportitajn aĵojn mi ordigis, mefis en mian vestaĵstrankon kaj per tio finiĝis la afero.

Mi meditis longe. Rideto venis sur miajn lipojn rigardante ĉion, kion mi alportis kaj konsciante ke ĝi estas la »tuta havaĵo« de nia asocio, kiu portas vere imponan, belsonan titolon.

Iu alia estus malesperinta en la sama situacio. Kiel eklabori? Kion fari por ke la asocio pligrandiĝu? Al kiu sin turni? Kies helpon peti? Jen la unuaj demandoj. Kaj jen ankaŭ la respondo! Fidu je vi mem kaj laboru! Atendu la helpon de neniu alia!

Tiun momenton aperis sur la horizonto, nubokovrita, malluma, la bela verda stelo, gvidanto en mia laboro posta.

Du jara esperantisto mi tiu tempe estis. Antaŭ du jaroj mi konatiĝis kun la ideo kaj ĝi penetris profunde en mian koron.

Mi eklaboris! Post la konferenco kun nia prezidanto sro. Stojniĉ, la plano estis starigita. Ni dividis la rolojn, ni dividis la laboron sed ni kunigis la sukcesojn, la rezultatojn, de nia laboro.

Bone mi rememoras ke tiutempe mi trovis bonajn kunlaborintojn! Estis malmultaj, sed des pli mi ilin ŝafis.

Tamen unu sindona, sincera, oferema kaj fervora amiko, kiu de komenco montris sian plej grandan intereson por la laboro, estis sro Ernst Erikson, nia sveda asesoro kaj parlamentano.

Ne estis momenta lia entuziasmo. Ne estis momenta lia helpo, sed daŭre li min helpadis per siaj konsiloj. Ni ekkomencis private korespondi. En la momentoj de malĝojo, kiujn mi suferis pro la laboro, li estis mia konsolinto. Ni amikiĝis, daŭrigis nian amikan korespondadon kaj la tuta estraro sincere ĝojis pri kunlaborado kaj helpo de tiu bona Esperantisto.

Du jaroj pasis. Dum du jaroj mi turmentis min en malvasta ĉambreto, plenigita tute de la asocioj aĵoj. Stranko fariĝis tro malgranda, la tablo estis plena. Ekkomencis regi ne sufiĉa ordo. En la oficejo, per oficeja skribmaŝino mi kaj la sekretario dum oficaj horoj skribis. La estroj ne tro ŝafis tion! La ĉambreto fariĝis tro malvasta. Per la oficeja skribmaŝino ni ne povis fini la korespondaĵojn. Mi komencis malesperi. Kaj mi sincere ekĝojis kiam la periodo de nia estraro alproksimiĝadis al la fino,

ĉar mi pensis, ke mi povos transdoni miajn laborojn al posteulo kiu havos pli bonajn kondiĉojn por labori. Kaj tiel estis ankaŭ ĉe aliaj estraranoj.

Sed ni seniluziĝis! Kvankam flata, sed malfacila por ni estis la decido de niaj sroj asesoroj kiam ili proponis reelekton de la estraro.

Mi konsciis ke mi ne povos en la samaj cirkonlabori. Kaj tiel estis ankaŭ ĉe aliaj estraranoj.

Ni petis helpon! Sro prezid. Stojniĉ petis de la direktoro de ŝtataj fervojoj sro Jovanoviĉ por mi kaj por nia sekretario sro Pethö apartan ĉambron, kie ni post la ofico povus labori. La direktoro afable promesis! Unu paŝo antaŭen!

La estraro sin turnis al la asesoroj petante per cirkulero monsubtenon por aĉeto de skribmaŝino!

La estraro sin turnis al Internacia Transportlaborista Federacio en Amsterdam kaj al Universala Esperanto-Asocio, Genève, petante monsubtenon por arango de oficejo por nia asocio.

Samtempe la estraro petis subtenon de svedaj samideanoj pere de sro. Eriksson, esperante, ke ili plej multe povos fari por nia asocio.

La respondo estis ege surpriziga. Sro Eriksson sendis 350 sv. kronojn t. e. 5075 Din.

Al la monsendaĵo estis aldonita tre afabla letero de sro. Eriksson.

Ni esperis ricevi la helpon de I. T. F. kaj U. E. A. Sed niaj esperoj ne realiĝis.

I. T. F. respondis, ke ĝi kun simpatio rigardas nian penadon, sed nuntempe por tiu celo pro financa situacio, ne povas elspezi la monon. U. E. A. respondis simile.

Intertempe ni aĉetis necesan skrimaŝinon, 2 skribotablojn, 2 seĝojn por la oficejo.

Duonon ni pagis, duonon ni ŝuldis.

Alproksimiĝadis la tempo por pagi ceteran duonon kaj ni estis sen mono.

Duan fojon sendis sro. Eriksson donacojn kolektitajn de svedaj anoj por aĉeto de skribmaŝino kun la kolizoj por asocia jaro 1926-27. aldonante siaflanke 60 sv. kronoj, tiel ke la sumo atingis 200 sv. kr. t. e. 2.900 Din. Jen venis neatendite nova helpo.

En la letero skribis sro Eriksson »ke ni ne petu duan fojon de tiuj organizoj, kiuj ne konsentis doni al ni monsubtenon sed ke la fervojistoj devas mem oferi tiun sumon, kiu estas bezona por instalo de la oficejo«.

Kaj kiam fine li propravole pruntedonis al ni la sumon de 400 sv. kr. t. e. 5.750 Din por ke ni povu ĉion necesan aĉeti kaj la sumon ni repagos al li de la dum la jaro kolektitaj donacoj por skribmaŝino, ni estis tion surprizitaj, tiom agrable tuŝitaj, ke ni ne trovas sufiĉajn, belajn vortojn por danki al li.

Ĉu oni povis tion antaŭ 2 jaroj esperi.

Ĉu mi eĉ pensi povis, ke post 2 jaroj nia asocio havos sian propran oficejon, skribmaŝinon, skribotablojn. Ĉu mi povis esperi je la fino de tiu ĉi jaro,

rigardante malgaje kiel mi ne povas havi ordon en la asociaj laboroj pro manko de loko, ke unu sola nomo, unu idealisto, kiu komprenis kiel malacite al ni estas, oferos la necesan monon por aĉelo de ĉio bezona.

Ne, tion mi ne pensis! Tio superas ĉion, kion mi atendis de la esperanlistoj!

Estu tiuj linioj, en kiuj estas cititaj nur faktoj sen ia ajn troigo, nova kuraĝigo, nova espero aŭ niajanoj, samtiel, kiel la fakto, ke ni havas ĉion necesan por povi efike labori estas al ni nova fortigilo en nia plua laboro por la ideo.

En niaj koroj ni ĉiuj konservu la rememoron brilan je tiu homo kiu malavare subtenis nian asocion en ĝiaj klopodoj.

Kaj niaj anoj rememoru, ke prave diras »Ada« »La vera ideeco estas ekkonebla en la momento kiam la afero tuŝas la monujon.«

Ni ne permesu, ke ni restu longe ŝuldantoj al nia kara asesoro por la sumo pruntedonita! Ĉiu de ni donu kiom eble plej multe por repagi la sumon al li.

Ne sufiĉe, sed tro multe li faris por nia asocio. Ĝia havaĵo ne plu estas transportebla en unu kotreto sed ĝi havas modestan bazon de tio, kion ĝi estonte bezonos, por plenumi sian altan celon.

Al sro. Erikson ni danku elkore kaj estu honoro al la lando, kiu havas tiajn noblajn filojn!

Vivu sinjoro Eriksson!

I. F. P.

FERVOJA KONTADO EN USONO.

Eble ĝi ne estas bone komprenita inter eŭropaj fervojaj rondoj, ke en Usono, kvankam la plej multaj de la fervojoj en tiu ĉi lando estas private posedataj, tamen ĉiu faras kontadon laŭ uniforma sistemo.

Usono, konsistante el tiom da apartaj ŝtatoj, preskaŭ autonomaj, havas krom la speciale ŝtataj leĝoj, federalajn leĝojn kiuj koncernas ĉiujn ŝtatojn.

Ĉiu ŝtato havas sian tiel nomitan »Fervojan Komision«, kiu ne sole regas kaj kontrolas la fervojojn rilate al sekureco, tarifoj ktp., sed ankaŭ ian ajn publikan servokompanion, kiel elektraj kaj gasumadaĵoj, telefonaj kompanioj, ktp. Tiu ĉi komisiono nur regas pri la internaj ŝtataj aferoj.

Kompreneble, la fervojoj speciale kuntuŝas kun aliaj ŝtatoj. Vara kaj persona trafiko naskiĝinta en unu ŝtato eble trapasos multajn ŝtatojn antaŭ ol fini sian kurson. Tiel rilate tiajn aferojn ni havas t. n. »Interŝtatan Komercon Komision«.

Por bone kompari la kontadon de unu fervojo kun alia, eĉ se ili estus en apartaj ŝtatoj, la I. K. K. postulas ke la kontado estu farata laŭ antaŭdifinita sistemo. Ĉiuj fervojoj en la lando devige konformas al tio.

Mi proponas doni la titolojn sub kiuj oni kontadas pri la diversaj fakoj el kiuj konsistas fervoja konstruado. La ekspluatataj fakoj ĝenerale sekvas la samajn titolojn. La numeroj donitaj al la diversaj kontoj varias tiomete por vaporfervojoj kaj elektraj fervojoj sed tiu ne gravas. Mi parolos pri »vaporfervojoj«.

VAPORFERVOJOJ

Unue ni havas tri ĉefkontojn, nome:

I. Fer(voj) linio: t. e., nur la konkretajoj necesaj por ekspluatado kun escepto de rulmateriala parko.

II. Ekipo: t. e., lokomotivoj kaj apartenaĵoj, personaj kaj varvagonoj, kaj flotanta ekipo, se tia ekzistas kiel, pramoj, trenboatoj ktp.

III. Ĝeneralaj elspezoj.

La diversaj kontoj estas numeritaj jene:

Ferlinio: 1 ĝis 47

Ekipo: 51 ĝis 58

Ĝeneralaj elspezoj: 71 ĝis 77.

La ellasitaj numeroj taksas la aldonadon de kontoj kiam necese.

Mi proponas nur citi la ĝeneralan difinon sub ĉiu konto. Krom tio, ĉiu havas tre detalitan klarigaĵon tiel ke ne povas ekzisti dubo pri kio estus debitata al iu konto.

I. Ferlinio: La diversaj ĉefkontoj enhavitaj en tiu ĉi ĝenerala konto estas intencitaj montri la koston de terenoj, fiksitaj plibonaĵoj kaj ferliniaj maŝinoj kaj iloj posedataj de la transportkompanio, (poste skribata T. K.), kaj dediĉita al transporta servo.

1. Inĝenierado. Tiu ĉi konto enhavas la salajrojn kaj elspezojn de inĝenieroj, asistantoj kaj oficistoj okupataj pri la termezurado kaj konstruado de novaj ferlinioj kaj plilongaĵoj aŭ tiuj akupataj pri aldonaĵoj kaj plibonaĵoj al la ferlinio de la T. K., inkluzive de varfoj (el-enŝipejoj) kaj doko.

2. Tereno por transportservo. Tiu ĉi konto enhavas la koston de terenoj je necesaj larĝecoj akiritaj por relvojo; la koston de grundo por ŝtacia, ofica, uzina kaj aliaj grundoj; por alirado al aŭ elirado de tiaj grundoj; por ferpruntejoj, forŝtejoj (por troaj elfosaĵoj), kontraŭneĝaj ŝirmiloj, kontraŭsablaj ŝirmiloj kaj aliaj ferliniaj apartenaĵoj. Ankaŭ por la konservado de materialoj apud la relvoja zono; la koston de grundo por varfoj kaj doko kaj la koston de iverbordaj aŭ akvo-rajtoj necesaj por tiuj varfoj kaj doko. Ĝi ankaŭ enhavas la koston formovi el la ferlinia zono kaj la alilokigi de la propraĵo de aliaj kaj la koston de la necesa grundo por reloki tiun propraĵon kiam tiaj kostoj estas alprenitaj de la kompanio kontanta.

La dokumentaro de la T. K. devas esti farata tiel, ke ĝi aparte montras la koston de tereno aĉetita de ĝi kaj la taksitan valoron de terenoj donacitaj al ĝi.

Enspezoj kaŭze de la vendo de ligno aŭ de plibonaĵoj eĉetitaj kune kun la ferlinia zono malpli la koston de la forigo de la plibonaĵoj ktp estos kreditataj al tiu ĉi konto.

3. Teraĵoj: Tiu ĉi konto enhavas la koston malstumpigi kaj platformi la vojon; la konstruado de ŝirmoj fiksitaj (daŭraj) por la vojo, trakoj, plenaĵoj kaj tranĉeoj.

Kiam ajn parto de ponto, stabloponto, aŭ la tuta strukturo estas aliformita en (ter) plenaĵo kaj la ponto estas uzita anstataŭ provizora strukturo por la ago de plenado, la taksita kosto de tia provizora pontostablo devus esti enkalutata en la kosto de plenado kaj debitata al tiu ĉi konto.

Kiam tunelo estas aliformita je tranĉeo, la kosto de senarbigo kaj senstumpigo kaj elfosado devus esti enkalutata en tiu ĉi konto.

4. Subteraj Movpotencaj Tuboj. Tiu ĉi konto enhavas la koston de movpotencaj tuboj aŭ kondukiloj por subteraj kontaktoj por elektraj ferlinioj aŭ por subteraj kabloj de perkablaj funkciitaj vojoj (ferlinioj).

Notu: La kosto de trakreloj kaj aliaj trakaĵoj kaj ankaŭ la elektraj kontaktaj reloj kaj izoliloj devus esti enkalkulitaj en la kontoj taŭgaj por tiaj aĵoj:

5. **Tuneloj kaj Subvojoj:** En tiu ĉi konto estos la kosto de tuneloj kaj subvojoj por la irado de trajnoj, inklusive de aparatoj por ventolado kaj lumado kaj sendanĝerigaj rimedoj aliaj ol signaloj.

Notu: A. La kosto de trakoj, inklusive de kontraŭreloj, en tuneloj ne devos esti debitata al tiu ĉi konto.

B. Staciaj subvojoj kiuj ne estas por ŝoseaj subpasejoj estos debitataj al konto Nro 16. »Staciaj kaj Oficejaj konstruaĵoj«.

6. **Pontoj, Stablopontoj kaj Pontetoj (Subdreniloj):** Tiu ĉi konto enhavos la koston de la substrukturo kaj superstrukturo de pontoj stablopontoj kaj subdreniloj kiuj subtenas la trakojn trans akvofluoj, kanjon(et)oj publikaj kaj privataj ŝoseoj kaj aliaj relvojoj.

7. **Superteraj Strukturoj:** Tiu ĉi konto enkalkulos la koston de superteraj strukturoj kaj la fundamentoj de superteraj relvojoj sistemoj.

Tiu ĉi konto rilatas al strukturoj aliaj ol teraĵoj kiuj servas altigi la trakojn super la nivelo de stratoj, kaj kiuj ne estas taŭge klasifikablaj kiel pontoj aŭ stablopontoj.

8. **Ŝpaloj:** Tiu ĉi konto enkalkulos la koston de ordinaraĵoj ŝpaloj kaj specialaj ŝpaloj por trakforkejoj, pontoj, kaj aliaj trakŝpaloj uzitaj je la konstruado de trakoj por la movado aŭ konservado de lokomotivoj kaj vagonoj, (inklusive de trakoj en uzinoj, brulaĵejoj, provizejoj ktp.); ankaŭ la kromkoston de metalŝpaloj uzitaj en riparado de la trakoj, pli ol la kosto kiu rezultus se la riparado estus farita per ordinaraĵoj lignaj ŝpaloj.

La manumada kosto de ŝpaloj en la ĝeneralaj provizejoj kaj konservejoj por materialoj, estos enkalkulata kiel »konservejaj elspesoj« porciigotaj al tiu ĉi konto kiam la ŝpaloj estos uzataj por nova konstruado.

Notu: La laborkosto de malŝarĝado, distribuado kaj lokado de ŝpaloj en la trakoj kaj la kosto de tranŝservo rilate la distribuadon de ŝpaloj enmetitaj en la trakoj, estos enkalkulata en Konto No 12. »Traksternado kaj Supraĵigo*« (*la ago glatigi aŭ niveli la supraĵojn de la reloj).

9. **Reloj:** Tiu ĉi konto enhavos la koston de la reloj uzitaj por la konstruado de trakoj por la movado aŭ konservado de lokomotivoj kaj vagonoj, (inklusive de uzinaj, brulaĵejoj kaj provizejaj trakoj, ktp.) kaj la kromkoston de plipezaj reloj aŭ reloj de plibonaj tipoj aŭ kvalitoj, uzitaj por ripari la trakojn, pli ol la kosto kiu rezultus se la riparado estus farita per la tipo originale uzita.

La kosto de »manumado« de reloj en la ĝeneralaj materialaj provizejoj kaj konservejoj estos enkalkulata kiel »konservejaj elspesoj« porciigotaj al tiu ĉi konto kiam la reloj estos uzataj por nova konstruado.

10. **Aliaj trakmaterialoj:** Tiu ĉi konto enhavos la koston de materialoj uzataj en la konstruado de trakoj por la movado de lokomotivoj de vagonoj, (inklusive de trakoj en uzinoj, brulaĵejoj, provizejoj, ktp.) kun escepto de balasto kaj la materialoj enkalkulendaj* en la antaŭaj kontoj; (* kiuj

devas esti kalkulataj), ankaŭ la kromkoston de plipeza aŭ plibona materialoj uzita en riparado pli ol la kosto fari la ripadon per samspeca materialoj kiel originale uzita.

La kosto de manumado ktp. . . . (vidu la aliajn numerojn).

daŭrigota

Edward M. Rosher
San Francisco.

ENKETARO.

Demando nro 9.

Motto: Ĉu Esperanto estas
tuj utila?

Por ordigi gravan aferon ĉe niaj fervojoj nia fervoja administracio dezirus kiel eble plej baldaŭ ricevi informojn el diversaj ŝtatoj pri jenaj:

a) ĉu en Via lando ekzistas trajnoj por gelernantoj?

b) Kiaj trajnoj estas uzataj por transporto de lernantoj en la lernejojn?

c) ĉu ekzistas specialaj aranĝoj por tiu ĉi servo (specialaj trajnoj, vagonoj, akompanantoj k. s.)

d) Kia estas via opinio pri la aferoj sub c).

Bonvolu ĉu persone ĉu skribe peti la opinion pri tiu afero de iu persono pli kompetenta je instrui demandojn, kiu estas ĝia opinio pri la citita afero de veturantaj lernantoj konsiderante sekvantajn faktorojn:

La plimulto da lernantoj, kiuj ĉiutage veturas al iliaj lernejoj estas devigataj tre frue eliri. Ili perdas multe da tempo alvenante al stacioj, kiuj plej parte kuŝas ekster vilaĝoj, atendante la trajnon kaj veturante per ĝi. Kelkaj el tiuj trajnoj alvenas tre frue al la urbo kie estas koncerna lernejo kaj lernantoj estas devigitaj ĉirkaŭen vagadi en la urbo atendante malfermon de la lernejo. Dum la atendado en la stacidomo, dum la vojaĝado kaj dum la vagado post alveno en la urbo, kaj ankaŭ foriro el ĝi, la gelernantoj estas sub influo de plej malbonaj sociaj rondoj. Ili aŭdas plej abomenajn parolaĵojn kaj iliaj higienaj cirkonstancoj estas ankaŭ tre malbonaj.

La respondojn mi petas sendi al mia adreso:

Stevan V. Stojniĉ, prezid. de IAEF
Beograd

Kolonija Min. Saobraćaja 17.

SAVADO OKAZE DE FERVOJAJ KATASTROFOJ.

Historio de fervojaj katastrofoj montras, ke plej granda parto de la katastrofoj ne atingas la vojaĝantojn ne preparatajn.

Frapado kaj ŝanceliĝado de la vagonoj eljetitaj de sur reloj subita bremsado de l' trajno, signalfajlado de la lokomotivo, estas kutime signoj, kiuj avertas la vojaĝantojn je okazonta akcidento.

Nun estas demando, ĉu estas eble eluzi kelkajn momentojn, inter la unuaj signoj de la minacanta danĝero kaj efektiva okazo por ŝirmi sin kvazaŭ per ia memdefendo de morto aŭ de pli gravaj vundigoj.

La unua kaj la ĉefa ordono por ĉiuj vojaĝantoj rimarkintaj ion ajn eksterordinaran estas: For de la fenestro! La vojaĝanto kutime ĵus kontraŭe faras. Li nome en tiaj momentoj ĵus sin ŝovas al la fenestro por vidi kio okazas. Eĉ ne atentante la danĝerojn, kiujn kaŭzas la rompita vitro, la procedo de la katastrofo estas kutime tia, ke la akcidento okazas ĵus en tiu momento, kiam la scivolema vojaĝanto sin klinas tra la fenestro, ĉar ĉe kunpuŝigoj ordinare rompiĝas maldikaj kaj nerezistaj kadroj de la fenestro kaj tiamaniere senkomparte kunpremas la kapon de malfeliĉa scivolemulo.

Okaze de antaŭ ne longe okazinta katastrofo ĉe Simmering (Aŭstrio) la sola mortakcidento okazis pro tia ne singardema sinteno de unu vojaĝanto.

Lia kunpremita korpo pendis duone tra la fenestro, kaj malsupra korpo kaj kruroj restis en la vagono, kiu preskaŭ eĉ difektita ne estis. La espero, ke oni povus sin savi de minacanta danĝero per eventuala salto tra la fenestro, estas troigita kaj neniam plenumiĝas. Eĉ ne konsiderante, ke por tia provo oni ne havas sufiĉan tempon je dispono, por salti tra la fenestro dum veturado de la trajno, estas necesa eksterordinara gimnastika sperto, se oni ne deziras riski rompi al si la krurojn kaj la brakojn.

Pro tio oni devas akcenti la solan regulon: For de la fenestro.

Tamen oni ne povas al la vojaĝantoj simple rekomendi, ke en la akcidentokazoj ili restu frankvile sidi sur siaj lokoj, ĉar ordinare ĉe la kunpuŝigo la benkoj kunpremiĝas kaj rompas aŭ difektas la krurojn de la vojaĝantoj.

Kiel unuan rimedon de l' singardemo okaze de rimarko de unuaj signoj pri minacanta danĝero oni rekomendu al la vojaĝantoj, levi la krurojn sur la benkojn kaj per tuta forto sin teni en tia pozicio, por ke ilin la unua puŝo ne ĵetu sur kontraŭan flankon.

Tiamaniere oni ofte evitas aŭ vundigon, la rompon de la kruroj, sed tamen al la vojaĝanto minacas la danĝero, ke la pakaĵoj, kofroj k. s. ne rompu lian kapon.

Pro tio ŝajnas esti plej oportuna kuŝigi sur la plankon kaj laŭeble sub la benkojn. Kiel jam menciite okaze de la kunpuŝigoj la benkoj ordinare kunpremiĝas, kaj tiel ili faras eĉ ian kirason, kiu gardas ilin de falantaj pakaĵoj, kofroj k. s. rompitaj aĵoj.

Unu sukcese elprovita pozicio estas jena: La homo kuŝigu kiel eble plej rapide sub la benkon kun dorso sur la planko, kaj per manoj kaj kruroj apogu sin al la malsupra parto de la benko por ne esti elĵetita de unua frapo (puŝo), kiu kutime estas plej danĝera momento.

Fakulo ankaŭ rekomendas kuŝigi en la pakajreton, ĉar granda parto da fervojaj akcidentoj montras, ke supra parto de la vagono estas malpli difektita kaj ruinigita ol malsupra. Se nur iel estas eble oni kuŝigu en la pakajreton kaj forte sin tenu atentante la unuan puŝon. Sed tiu ĉi nuntempe plej bona metodo postulas gimnastikan sperton, kaj povas esti utiligebla nur tie, kie ne troviĝas en la retoj la pakaĵoj.

El ĵurnalo »NOVOSTI« tradukis: I. F. P.

STRANGA AVENTURO.

(1-a daŭrigo.)

Post malgranda tempospaco denove: »Atentu la ĉerkon« kaj poste denova tempospaco trian fojon: »Atentu la ĉerkon«.

Nun mia frankvilo kompreneble estis tute for. Kiu sendis tiun ĉi telegramon? Kion ĝi signifas? Mi sentis klare kaj seniluzie, ke io tute eksterordinara, min minacanta antaŭstaris. Senarbitre mi ekpensis pri ia armilo, sed mi havis nur malnovan pistolon supre en la kesto kuŝantan sur breto. Ĝi certe estas tute rustiĝinta, ĝi certe ne funkcios, do ĝi ne havos utilon.

Tamen mi alportis ĝin. Poste mi denove konvinkigis ĉu ĉiuj pordoj kaj fenestroj estas bone fermitaj, la tutan domon mi fraseris ĉu ĝi eble havas ian mankon, truon aŭ difekton tra kiuj unu entrudulo povus veni de ekstere. Poste mi tute malfermis la pordon kondukantan en la pakajrejon, kie kuŝis la ĉerko, por ke mi povu tre bone ĉiam ĝin observi. Sidiginte al la aparato mi demandis ĉiujn najbarajn staciojn, kiujn ĉiujn mi ja bone konis, ĉu ili telegrafis al mi. Sed ĉiuj respondis »Ne«. — Tiam mi pensis, ke mi vere trompiĝis, ke mi eble erare aŭdis, kaj starante ĉe la fenestro mi fikse rigardis la ĉerkon mistere danĝeroplenan. Subite la aparato tute klare vokis: »Atentu la ĉerkon« trifoje ripetante la averton. Nun mi sciis, ke tiu ĉi nokto por mi havigos aventuron pri vivo kaj morto kaj mi decidis sendormante pasigi ĝin. Liberiginte la piedojn de miaj pezaj botoj, mi duonigis la lumon de la lampo tiel, ke kvazaŭ krepusko ekestis, sed ke mi bone povis havi antaŭ la okuloj la ĉerkon. Duonkuŝante sur mia apogseĝo, mi nun atendis la estontaĵojn. La ŝtormo tute ĉesis, en mia regiono la nokto regis kun profunda malheleco kaj tomba silento. Malrapide pasadis la tempo, mi aŭdis ĉiun pendolbaton de malnova horloĝo. Ĝi sonis la dekuman, ĝi sonis la dekduan — noktomezo — horo de l' fantomoj; samtempe kun la lasta pendolbato la aparato min alvokis per la averto: »Atentu la ĉerkon«.

Tremante mi paligis, mi demandis min mem: »Ĉu vi febras, ĉu vi havas halucinaciojn?« Sed en nunaj momentoj tute egale mi nepre devas esti treege singardema pri la ĉerko. Rea tombosilento.

Subite miaj oreloj ekaŭdas el la direkto de l' ĉerko tute mallaŭtan brueton kvazaŭ estus turnita iu ŝraubo. Mia koro forte, preskaŭ aŭdeble batas, streĉite mi aŭskultas — la brueto ripetiĝas — eĉ daŭras. Frankvile, silentege, evitante ĉiun ajn brueton mi ekstaras, prenas la pistolon kaj per neaŭdeblaj paŝoj alproksimiĝas al la ĉerko. Senmove mi staradas tie kaj aŭdas ke interne estas ia riglilo ŝovata tute malrapide kaj silente — subite la kovrilo komencas leviĝi senbrue — mi ektimiĝas kaj tremas — eble nun reviviĝos la mortintino, kiun mi bone konas kaj adoras kaj — sekrete en mia koro amegas — sed mia dio, en sama momento avertas min la aparato: »Atentu la ĉerkon« — miaj pensoj reiras al realeco kaj en unu momento komprenante la grandan danĝeron, mi ĵetas min sur la ĉerkon — tute egale kiu kaj kio estas en ĝi, ĉar instinkto diras al mi, ke mi absolute ne lasu eliri la internaĵon.

Daŭrigota.

Iq. Hock, ferv. insp.
München Germanujo).

VOJAĜIMPRESOJ DE GERMANA FERVOJISTO EN SVEDUJO.

Junio 1926.

Rim: Germana samideano, fervojoficisto Ch. Heinrich en Hof a/S. kiu lastmonate vojaĝis tra Svedujo, faris mallongan raporton pri sia vojaĝo. Laŭ lia afabla permeso ni ĉi-sube enpresas tiun raporton.

Postkiam mi estis pasiginta dum preskaŭ 30 jaro la ĉiu-jarajn forpermesojn en diversaj partoj de mia patrolando, en Svisujo kaj Aŭstrio, mi intencis ĉi-tiujare vojaĝi en landon ĝis nun al mi tute nekonata. Preter tio mi deziris depost multaj jaroj iamfoje vidi la noktmezan sunon; fine mi volis persone interkonatiĝi kun eksterlandaj Esperantistoj, por mem konstati la uzeblecon de la mondhelplingvo »Esperanto«. Kaj kiam mi estis decidinta vojaĝi al Svedujo, tiam mi venigis al mi de la »Sveda vojaĝoficejo« en Berlin prospekton pri tiu lando. La ricevita prospekto portis la suskribon: »Svedujo, la lando, kiun vi devas vidi«. Kaj mi vidis ĝin.

Do mi foriaĝis komence de junio el mia hejma urbo tra Berlin al Sassnitz. Ĉi-tie mi enŝidiĝis sur la traiekto »Konung Gustaf V« kaj per tio mi jam enspiris Svedan aeron. Elŝipiĝinte en Trälleborg je la naŭa vespere mi eniris la rapidvagonaron al Stockholm. Kia surprizo! Mi trovis elegantecon kaj purecon en la kupeoj de la dua klaso, kiuj incitis min al plej granda admiro. Tial ke mi estis veturinta je tiu tago jam 18 horojn, mi volonte estus dorminta. Sed oh ve! Ĝi ne estis ebla, ĉar inter la 3 kunvojaĝantoj estis babilaĉema junulino, el kies buŝo la diroj elspruciĝis kiel la akvoj de Sveda akvofalo, bruplene kaj seninterrompe. Nur je la unua nokta horo la vortfaleco ĉesis: fine ankaŭ la babilaĉemulino estis laciĝinta. Sed ĉar jam maleniĝis mi sidigis sur benketon en la koridoro de la vagono kaj rigardante tra la fenestro mi observis la pejzaĝon antaŭ mi preterkurantan. Je la oka mi alvenis en Stockholm, atendita de la kolegoj kaj Esperantistoj Eriksson kaj Strandberg: neatendita estis la granda gastemo, per kiu ambaŭ kaj iliaj edzinoj fraktis min dum mia restado en la ĉarma ĉefurbo. Stockholm estas unu el la plej belaj urboj de la kontinento pro ĝia nekomparebla situo kaj ĉirkaŭaĵo.

Dumtage mi vizitis gvidata de S-ro Eriksson la ĉefajn vidindaĵojn kaj vespere ni restadis en »Skan-sen«, la famekonata liber-aermuzeo. Ĉar tiutage estis la »flaĝotago« kaj belega vetero, granda amaso da homoj ŝoviĝis tra la ĝardeno kaj mi povis studi la kulimojn kaj sintenadon de la nordlandanoj. Krom S-oj Eriksson kaj Strandberg ankaŭ estis veninta parlamentano S-ro Hagman kaj tiel kunestis kvar Esperantistoj. La konversacio per Esperanto estis vigla kaj flua kaj mi povis konstati, ke estas tute eble, per Esperanto bonege interkompreniĝi reciproke. Bedaŭrinde mi devis baldaŭ iri hejmen, ĉar mi estis tre laca kaj mi devis iomete dormi, »je provizaĵo« pro tio ke mi intencis komenci sekvontage la longedaŭran veturadon al noktmezasuno. Dum la sekvinta tago mi vizitis la urbon kaj veturis posttagmeze al Saltsjöabden. Kia raviga banloko! Kia pureco de la domoj kaj domejoj, sur la vojoj kaj apud la bordo! Kiel granda ludilaro prezentas sin la tuta banloko, invitanta la homojn, ludi kun si, t. e. restadi

plilongtempe. Sed mi ne povis akcepti la inviton, ĉar mia tempo estis limigita. Vespere je la sepa mia vagonaro forrapidis. S-ro Eriksson estis veninta al ĝi por adiaŭi sin kaj antaŭ ol mi envagoniĝis li transdonis al mi vizitkarton entenante la sciigon, ke mi devas ĝui senpagan gastigon en la fervojrefreŝiĝhejmo de Björkliden. Surprizo post surprizo! Tiam honorigon de eksterlanda kamarado mi tute ne estis atendita, kvankam la Sveda gastemeco estas tre bone konata en Germanujo.

Post 38 hora daŭra veturado mi alvenis en Björkliden. Sennuba estis la ĉielo kaj mi vidis la noktmezan sunon en radiantita pureco. La depost multaj jaroj havita sonĝo estis plenumita! Sed ne nur la suno, sed ankaŭ la ĉirkaŭaĵo de Björkliden: la montoj kaj la lago Torneträsk ravigis min. Mi neniam forgesos la rigardon al ili de sur la ŝtuparo al la stacidomo; precipe la montaromacio nomita »Lapo-truo« estas unike bela. Ĉar la fervojista hejmo ne jam estis malfermita, oni gastigis min ĉe la staciestro. Ankaŭ tie bonkoraj homoj! Se la ĉi-tiuj linioj eble estas legalaj de la staciestro, iam li diru al sia edzino, ke ŝia penado, grasigi min dum mia mallongdaŭra resado tie estis vana, ĉar mi ne povis manĝi ĉion, kion ŝi prezentis al mi. Tre malvolonte mi foriris de la bonaj homoj kaj el la raviga kaj ankoraŭ neniam vidita pejzaĝo kaj veturis al Falun. Mi sopiris al la lago Siljan.

En Falun mi vizitis samideanon Ström, kiu konatigis min al alia samideano, librobindisto Bonde. La lasta, tre lerta Esperantisto kaj simpatia junulo montris al mi la belegan urbon, la kuprominejon kaj la parkon. Post la kvina ni manĝis komune en la familio de samideano Ström. Do ankaŭ ĉi-tie gastemeco al tute nekonata fremdulo. Sed tamen ne tute nekonata, ĉar Esperanto estas tio, kio ne lasis nin esti nekonataj reciproke. Esperanto estas kaj restas la plejbona ilo, pliproksimigi la homojn unu al la alia.

De Falun mi vojaĝis al Rättvik apud Siljan-lago. La situo kaj la ĉirkaŭaĵo de la lago memorigas min pri »Starnberger-lago« apud München, sed la lasta estas iomete pli grandioza. Malgraŭ tio Rättvik kun sia lago plaĉis al mi bonege, sed ne nur la naturo, sed ankaŭ la enloĝantoj, ĉar mi interesigas precipe pri la popolkostumoj. Pro la lasta kaŭzo mi restis intence dum dimanĉo en Rättvik kaj vizitis malene la diservon. Grandnombre kunvenis la gekamparanoj naciakostume vestitaj partopreni ĝin. Mi estis ravigita: tiajn belaĵojn vidi mi ne supozis kaj mi ne povis satiĝi per la rigardo. Sed strange aspektis tri vilaĝanoj kaj du vilaĝaninoj tute vestitaj per popolkostumoj, sed alvenantaj per aŭtomobilo. Tiel la nova kaj malnova tempoj tuŝas sin! Baldaŭ post la diservo la homoj estis disirintaj kaj mi reiris al urbeto Rättvik, kiu situas du kilometrojn malproksime de la preĝejo. Transe tra la arbaro inter la preĝejo, kaj urbeto, subite mi aŭdis proksimajn gajajn kriojn kaj bruegon de junuloj. Alproksimiĝinte al la loko, de kie venis la krioj mi ekrigardis ĉirkaŭ dudek junulinojn banantaj sin en malprofunda parto de la lago ĉe la bordo kaj ĉiuj, vestitaj kiel Eva en Paradizo, sed sen figfolioj. Rugiĝinte(?) mi forstelis min, sed la forstelado — mi konfesas — okazis iomete malrapide, ĉar lia travivaĵo estas nekutima en Germanujo.

Postagmeze mi ĝuis ĉarmegan rondvidon de sur la vidturo »Vidablick«. La ĝuo estis ĝenata per kuloj atakantaj min multnombre kaj persiste. Sekvintan tagon mi veĵuris al Mora, por viziti la urbeton kaj la tombon de Anders Zorn. Ĉi-tiu pentristo estas fame konata ankaŭ en mia patrolando kaj liaj pentraĵoj reprezentantaj precipe Dalarnaninoj nacie kostumitajn instigis min viziti la ĉirkaŭaĵon de Siljan-lago.

De Mora mi vojaĝis al Uppsala, la bone konata universitata kaj ĉefepiskopa urbo. La ĉefepiskopon Söderblom mi aŭdis predikantan antaŭ kelkaj jaroj en unu preĝejo de bavara ĉefurbo München. Uppsala ofertas multon, tiel al la modernulo, kiel ankaŭ al la historiisto. Mi ne preterlasis viziti la bibliotekon por vidi la unikan »codes argenteus«, kaj la katedralo imponis al mi ne nur pro ĝia grandeco kaj belkonstruiteco, sed precipe ankaŭ pro ĝia internajo.

Alveninte de Uppsala al Stokholm min ree atendis S-ro Eriksson, kun kiu mi vizitis la japanstilan kafejon en la dekkvina etaĝo de unu el la du »regoturoj«. Sendube tiuj du monstraj turdomoj ne plibeligas la aspekton de la urbo. Ili estas kvazaŭ fremduloj, kiuj importitaj el fremda lando ne konvenas al la indigenoj.

Dum la lasta tago de mia restado ankoraŭ mi vizitis »NoKo« kaj la Nordan Muzeon, kaj poste mi forlasis la belegan ĉefurbon, en kiu mi vidis ne nur belaĵojn, sed ankaŭ estis spertinta tiom da afableco. La celo estis Göteborg. Tiu urbo estas post Stokholm ne nur la plej granda, sed ankaŭ la plej bela. Ĝiaj parkoj estas ĉarmegaj kaj la trafiko en la haveno estas grandstila. Ankaŭ la ĉirkaŭaĵo estas tre bela. Kompreneble mi ne preterlasis viziti Trollhättan, kun la akvofalegoj, grandiozaj konstruaĵoj por gajni elektrajn fortojn kaj kluzojn. La akvofalegoj iomete senluziigis min; sendube ilia natureco estas perdita, depost la homa spirito utiligas al si la falantajn akvomasonojn kaj ĝenas ilian naturan fluadon.

Reveninte de tie al Göteborg la parolo estis »Hejmen« kaj la proksima rapidvagonaro portis min tien, de kie mi komencis la Svedan vojaĝon. En la haveno de Trälleborg akceptis min la Germana trajekto »Preussen« kaj per tio mi nun enspiris ree hejman aeron. Seninterrompe mi veĵuris tra Sassnitz-Berlin en mian hejman urbon kaj alvenis tie riĉe ŝarĝita per granda amaso da novaj kaj neforgeseblaj impresoj.

El ili estu cititaj ankoraŭ jenaj: Svedujo estas la lando de la pureco. Mi trovis ĝin ĉie, en la fervojaj vagonoj, en la domoj, sur stratoj, en urboj kaj en la pejzaĝo kaj ĉe ĉiuj homoj. Ĉifone vestitaj homoj ne estas videblaj, malriĉeco ŝajnas ne ekzisti.¹ Originalaj estas en kelkaj stratoj de Stokholm la akvofontanoj, el kiuj la pasantoj povas trinki. La konstruo estas rilate al higieno tute senripoĉa kaj preskaŭ ideala.

Estas kompreneble, ke mi, estante fervojisto, precipe observis la fervojajn instalaĵojn kaj la funkciadon de la fervojtrafiko. Entute la personaj vago-

noj estas ekipitaj pli bone ol en Germanujo, sed la vagonaroj konsistas multoble el tro multe da mal-samaj vagonoj. Tio ne aspektas bele. La varvagonoj estas malpli bonaj ol en Germanujo, sed ili ŝajnas sufiĉi por la negranda vartrafiko. Agrabla estas por la vojaĝantoj la vendado de gazetoj en la vagonaroj mem: tion oni ne konas ĉe ni. Praktika estas ankaŭ la pendigo de la manteloj kaj surtutoj en la koridoroj de la vagonoj, anstataŭ en la kupeoj. Se la sama estus en Germanujo, povus esti, ke la enhavanto, antaŭ ol li elvagoniĝas, serĉus vane sian propran. Sekve ankaŭ la honesteco estas pli granda en Svedujo ol en Germanlando. La uzado de elektra puŝataj pakaĵ-ĉaroj estas pli multfoje observebla ol ĉe ni: kontraŭe surprizas, ke la relŝanĝiloj ne estas lumigeblaj² kaj ke subteraj transirvojoj, por iri subtere de unu perono al la alia tute mankas.³ La personaro estas ĝentila, tute entute la vojaĝado en Svedujo estas agrabla, kaj mi ne preterlasos instigi kolegojn, viziti fiun belan landon kun siaj simpataj enloĝantoj.

Svedaj kamaradoj! Ankaŭ mia lando, Bavarujo, estas bela kun siaj belegaj urboj (ekz. Würzburg, Rothenburg, Nürnberg, München k. t. p.), siaj ĉarmaj lagoj, belegaj iamaj reĝaj kasteloj kaj grandiozaj Alpoj. Kaj kiu el vi estos vizitinta nur unufoje mian landon, tiu ankaŭ diros, kiel estas legeble sur prospekto pri Svedujo: »Bavarujo, la lando, kiun vi devas vidi«. Venu kaj vidu!

Ch. Heinrich.

DIVERSAĴOJ.

Persujo havas nur unu solan fervojlinion el Tabrizo ĝis Julfo, 130 km. longan kaj tiu ne multe valoras. Amerika financa konsilanto de persa registaro Mitchell proponis al la registaro fari almenaŭ la plej urgajn riparojn, kiuj kostus proksimume 124.000 lib. ŝterlingojn kaj kiuj povus esti pagitaj el la prunto, kiun Persujo estus interkonsentota kaj bone garantiota. Estas la afero pri aĉeto de du lokomotivoj kaj trajtoj por kiuj en Persujo ne estas taŭga ligno. Sed la persa registaro ne estas tro favora al tiu propono kaj sekve de tio daŭras pluen la mizeriĝo de ĉi tiu sola persa fervojo.

Rekorda funkcio de elektra lokomotivo — 4500 km. sen ekhalto — skribis la kanadaj gazetoj. Nove elektrigitan kanadan fervojlinion Montreal—Vancouver traveturis nove konstruita elektra lokomotivo kun vagonaro sen iu ajn ekhalto kun meza rapideco de 70 kilometroj po horo. La plej krutajn partojn de l' kanadaj Alpoj trakuris la vagonaro per 60 kilometra rapideco po horo.

La aŭtomobil-konkuradon en loka pasaĝer-trafiko sukcese venkobatis la fervojo: »Boston — Maine«, kies reto trairas teritorion kun tre bona ŝosearo. La fervoja kompanio, kiu en la jaroj: 1921—1925 perdis 23% da persona trafiko, plirapidigis

¹ En ĉefaj relvojoj kaj ĉe grandaj stacioj la relŝanĝiloj lumigas. Sed tio estas malnecese dum la lumaj someraj noktoj.

² Kelkaj stacioj havas subterajn transirvojojn ekz. Hallsberg, Nässjö, Hässleholm k. t. p. Ankaŭ en Stokholm estas persontunelo, kvankam ĝi dum la nuna konstruado ne estas uzata.

¹ Vigle mi bedaŭras ke la diro ne estas tute prava. Sed ni devas kompreni la diritajn vortojn tiel ke la vojaĝinto propraokule ne vidis veran malriĉecon.

la pasaĝir-vagonarojn, enkondukis unu paron da rapidvagonoj kaj eldonis kun konvena maldigita prezo la ekskurs-biletojn kaj elektojn, al la fervojo revenis denove sama nombro da vojaĝanta publiko. Inter la revenintoj estis eĉ la aŭtomobil-posedantoj mem, al kiuj la ekskursvojaĝo ne kostas tiom multe, kiel kostus vojaĝo per la propra aŭtomobilo kaj al tio, ili evitas la plenegeajn stratojn kaj atingas same rapide sian celon.

Dekon da konsiloj pri la konduto de fervojistoj al la vojaĝanta publiko eldonis la ĝenerala direkcio de aŭstriaj ligotervojoj. La direkcio atentigas en ĝi inter alio: ke la fervojistoj devas ĉiam klopodi, kiel eble plej bone kontentigi ĉiujn dezirojn, demandojn kaj petojn de l' vojaĝantoj, ĉu ili postulas jun konsilon, aŭ helpon, jam per ia atabia saluto, aŭ responda-saluto ili devas elvoki ĉe la vojaĝantoj senton de l' konfido, plue, ke ne estas ĝentile tasi la vojaĝanta longe atendi je informo, ekspedo, eniro k. t. p. ĉar la sencela atendado, plentigas la vojaĝanton per turmentiga maldolĉeco. En ia nova konsilio oni rekomendas liberan kaj klaran parolmanieron, bone kompreneblan eĉ al la eksterlandanoj. Estas necese eviti trompivortajn respondojn, ĉar ili ofte laras kontuzon, la parolmaniero estu ĝentila kaj mallonga, ke la vojaĝanto havu impreson, ke li ricevas informojn kaj ne insinuation. Eĉ kiam la vojaĝanto estas ekscitita — kaj ĵus despli frue — devas la fervojisto esti frankvita kaj prudenta kaj se eĉ la vojaĝanto ne estas prava, oni ne devas iuj traktilojn severe, sed estas necese sole per konvena mildeco devigi lin, ke li respektu la fervojajn instrukciojn, eldonitajn por la vojaĝanta publiko. Se la fervojisto mem ne povas doni la postulatajn informojn, li sendu la vojaĝanton rekte al la ĝusta loko kaj per tio antaŭevitu la malagraban migradon de unu homo al la alia. Eĉ en la plej malgravaj bagatelaĵoj la fervojisto disponigu al la vojaĝanto sian helpon, aŭ konsilon kaj rilate la vojaĝantan publikon entute, li penu pruvi la saman kompiezon, kiun li dezirus trovi, se li mem ĝin iam bezonus.

La administrado de ŝtataj fervojoj en Ĉiĉo, organizita lasttempe en la jaro 1914, estis denove reorganizita en la jaro 1925, ĉar la ekonomio de l' ŝtataj fervojoj havis de l' jaro al jaro pli kaj pli mallavorajn financajn rezultatojn. La fervoja administracio estis disigita de l' cetera ŝtata administracio. La fervojan ministerion oni likvidis kaj la prezidanteco de l' administracia konsilantaro de l' ŝtataj fervojoj estas transdonita parte al la ministerio de l' publikaj aferoj, komerco, kaj trafiko. La fervojoj devas pagi mem siajn ordinarajn kaj eksterordinarajn elspezojn, el propraj enspezoj kaj laŭ tio oni reguligas la fervojajn tarifojn. La gvidado de l' entrepreno kuŝas en la manoj de l' administracia konsilantaro, kies membroj estas: ĝenerala direktoro, 2 fakuloj de financaj aferoj, 2 inĝenieroj, unu aŭtranga oficiro, po unu reprezentantoj de industrio, terkulturo, fervoja oficistaro de l' entrepreno kaj ĝia laboristaro. Ĝis nun estis membroj de l' administracia konsilantaro la ĝenerala direktoro du konsilantoj nomitaj de l' prezidanto kaj kvar membroj de ambaŭ parlamentaj ĉambroj. La ĝenerala direktoro kaj vicedirektoro estas nomataj de prezidanto de l' respubliko mem por la daŭro de 6 jaroj. La ĝenerala direktoro estras la fervojan

direkcion kun helpo de estroj de l' fakaj departementoj, la vicedirektoro praktikas konstantan lokan deĵor-kontroladon. La distriktaj direktoj, estrataj de l' direktoroj, inspektas la funkciadon de l' fervoja servado de sia teritorio. La oficistaro krom ĝenerala direktoro, vicedirektoro kaj laboristoj, estas dungitaj per la kontrakto, kaj kiam ajn maldungeblij.

El »Zelezniĉni revuo« tradukis: Emanuel Kubásek, Plzen.

Luksa hotelo sur radoj.

Antaŭ iom da tempo ekkomencis trafiki la plej luksa trajno en la tuta mondo. Ĝi nomiĝas »Ora sago« kaj estas destinita veturi inter Parizo kaj Calais. La trajnon konstruis francaj inĝenieroj kaj ĝi estas destinita speciale veturi anglajn ekskurzantojn. La belega trajno havas konstantan aligon je samlukse aranĝita vaporŝipo transportanta pasaĝerojn el Dover (anglujo) al Calais (Francujo). La trajnon oni nomas en Parizo »Milionula ekspres-trajno«, ĉar la veturprezo estas trioble fier alta kiel la veturprezo por unua klaso de ordinara rapid-trajno. Do veturprezo de tiu ĉi trajno estas pli alta ol tiu de aeroplano. Sed malgraŭ tio ke ĝi estas alta estis ĉiuj 3 vagonoj de la trajno plenaj da vojaĝantoj. Angloj ankoraŭ timas de la aeroplanveturado kaj la plej riĉaj ŝatas veturi per komforta kaj sekura fervojo.

La ekspreso bezonas 185 min. por traveturi la linion Pariz—Calais. La tuta fervojlinio estas longa 187 anglaj mejloj kaj po minute veturi unu anglan mejlon signifas veturi per rapideco nur iom malpli granda ol tiu de aeroplano. Ordinara francaj rapid-trajnoj veturas per 110 km. rapideco po hore, sed tiu ĉi ekspreso ilin forte superas kaj estas evidente ke ĝi estas plej rapida trajno el ĉiuj en Eŭropo kaj eĉ en la tuta mondo.

La trajno konsistas el »Pullmann« vagonoj konstruitaj laŭ plej nova modelo. La vagonoj estas fier konstruitaj, ke ili prezentas al la vojaĝantoj plej grandan komfortecon. La novaĵo estas ke la trajno ne havas restoracivagonon. En ĉiu vagono oni ricevas la manĝaĵon kiel en plej eleganta hotelo kaj pro tio la vojaĝantoj ne devas forlasi siajn lokojn.

Ses tablojn, per unu premo, oni kunmetas en unu tablon por ŝakludadi per figuroj, kiuj ne renversigas pro trajnklinado ĉe kurbigoj. La dua premo, kaj la tableto aliĝas en tablon por kartludado. La apogseĝoj estas veraj mirakloj. Per unu premo ili estas aliĝeblaj en otomanojn. Kiu deziras povas dum la tuta vojaĝo dormi kvazaŭ en la plej luksa hotelo. En la trajno troviĝas malgranda biblioteko kaj ĉiuj tagĵurnaloj. La vandoj estas dekoraciitaj per originalaj pentraĵoj. La franca fervojadministracio intencas ankaŭ ĉe aliaj linioj enkonduki sam-specajn luksajn trajnojn.

El ĵurnalo »Novosti« trad. I. F. P.

Internacia Kongreso por ordigo de la trafiko. De la 6—20. septembro t. j. okazis en Milano (Italio) internacia kongreso por ordigo de la trafiko. Antaŭaj kongresoj okazis antaŭ la mondmilito en Parizo, Londono, Bruxelles-o, kaj post milito en la jaro 1923. en Seevilla (Hispanujo). La celo de tiuj

kongresoj estas tre grava por la tuta mondo, ĉar dum ili oni solvas trafikajn problemojn, kiu ĉiutage pli kaj pli komplikigas. Samtempe okazis en Milano ankaŭ la ekspozicio de instalaĵoj por ordigo de la trafiko sur stratoj kaj vojoj. La ekspozicio ekinteresis multajn ŝtatojn. Ĉiuj ŝtatoj estis invilitaj partopreni la kongreson kaj ekspozicion.

El ĵurnalo »Novosti« trad. I. F. P.

Plialtigo de l' produkta kapablo ĉe amerikaj fervojoj.

Leland Olds sciigas en amerika »Federated Press«, ke 1.769,099 fervojaj dungitoj dum 4,458,702.308 laborhoroj faris laboron 4,566.265 da milionoj de vartunmeiloj kaj 35,964 milionojn da pasaĝermeiloj.

En la jaro 1922 estis korespondaj ciferoj 1,645.244 fervojaj dungitoj, 4,242,404.808 laborhoroj, 375.952 milionojn de var-tunmeiloj kaj 35,513,782.000 pasaĝermeilojn.

La fervojoj pagis nur 5% pli da laborhoroj, kaj la laboro de la dungitoj plialtiĝis por 21.5% de vartunmeiloj kaj 1% da pasaĝermeiloj.

Se oni prenas unu pasaĝermeilon laŭ la elalkula metodo samvalora kiel 3 vartunmeiloj tiam evidentiĝas kresko de laboro po homo kaj laborhoru por 11.3%.

La fervojoj do havis plialtigon de laboro en la jaro 1925. kompare al 1922, po homo kaj laborhoru je 11.3%. Ke la kresko de l' produkta kapablo estas daŭra vidiĝas el tio, ke en la jaro 1925., estis la kapablo pli alta je 7.5% kompare al 1923. j. kaj kompare al 1924. je 5. 2%. —

El »Mitteilungsblatt der I. T. F. trad. I. F. P.

La salajro de amerikaj fervojistoj. Laŭ la ŝtato por monato Februaro 1926. j. estas la sumo por salajroj de 1,733.004 ferv. dungitoj en Usono 228,116,968 Dolarojn, kio kompare al la sama monato en 1925. j. prezentas plialtigon de ferv. dungitoj je 0.5—1% kaj de salajroj je proks. 2%. —

La meznombro de la salajro en februaro 1926. j. estis 132 Doll. Ĉi tie estas enkalkulitaj la plej multe pagataj kaj malplej multe pagataj dungitoj. Se oni konsideras la personojn pagatajn po hore tiam la meznombro de monata salajro estas 125 Doll. Por februaro 1925. estis korespondaj ciferoj 132 resp. 125 Doll.

Se oni grupigas la fervojlini — kaj laborej laboristojn kune, tiam oni trovas, ke monata meznombra salajro por 330.000 da laboristoj estas 80 Doll kaj eĉ malpli. Por pli ol $\frac{2}{3}$ de la ambaŭ grupoj estis la meznombra salajro nur 70 Doll. —

Radio forigas reŝanĝilistojn. Sub »tiu ĉi titolo sciigas »The Train Dispatcher« la organo de »American Train Dispatchers' Association« de majo 1926.:

La nova kontrolaparato lokigita sur vartrajna kaj ordvagona ŝtacio de Illinois Central Railroads sude en Chicago, estas eltrovo de inĝenieroj de

Western Electric kaj Graybar Electric kompanioj.

Ĝi konsistas el 11 laŭparolitoj kaj pluenkondukaj ŝtacioj sur 11 plej gravaj punktoj de Markham ordvagona ŝtacio. Sur ĉiu de tiuj punktoj estas starigitaj mikrofonoj kiuj kelkmitoble plifortigas la ordonojn kaj instrukciojn elparolitajn el la oficejo de la estro kaj el blokdomejoj. Ĉiuj mikrofonoj estas pere de unu centra aparato kunligitaj kun la ĉefa trafikoficejo.

Anstataŭ uzi la skribitajn ordonojn aŭ servistojn, parolas la staciestro siajn instrukciojn en la mikrofonon kaj li povas esti certa ke oni lian ordonon aŭdos samtempe en ĉiuj 10 blokdomejoj. La forteco de la sono garantias, ke la sciigo estos aŭdata malgraŭ ĉiuj bruoj de lokomotivoj kaj vagonoj.

Antaŭ ol tiuj ĉi aparatoj estis ĉe la ordvagona servo 288 personoj necesaj. Nun oni bezonas nur 27 personojn.

El Mitteilungsblatt der I. T. F. trad. I. F. P.

EL MOVADO.

(Raporto de sekretario Fran M. Pethö).

Brazilo. Fine de Septembro 1926. sciigis niŝ sro Ary Zamora, fervoja oficisto kaj delegito de U. E. A. el Porto Alegre, ke li akceptas la de ni proponitan funkcion de asesoro por Brazilo. Espereble baldaŭ sukcesos al ni starigi reprezentantojn ankaŭ en ceteraj landoj de Suda Ameriko. Tio estas ankoraŭ unu paŝo antaŭen en la progreso de I. A. E. F.

Ĉeĥoslovakio. En la direkcio de ŝtataj fervojoj en Olomouc okazas de post la 5-a de Oktobro 1926. la dua oficiala Esperanto kurso, kiun gvidas la delegito de I. A. E. F. sro. A. Malik kun 37 aliĝintaj kursanoj. Espereble ili ĉiuj baldaŭ sukcese finos la kurson kaj aliĝos al la I. A. E. F. (J. Blažek).

Francujo. En Strasbourg estas starigita kiel asesoro por Francujo, sro. Lucien Lentz, fervora esperanisto-fervojisto. Li jam ekkomencis sian funkcion.

Hungarujo. Ĉe la Direkcio de Suda fervojo (Duna-Sava-Adria fervojo) en Budapeŝt komencis sub la gvidado de sro. inspektoro Ludoviko Frey nova kurso por komencatoj. La kurson partoprenas 10 fervojistoj. Espereble la partoprenantoj post la fino de kurso aliĝos al I. A. E. F.

Jugoslavio. Fine de Aŭgusto 1926. vizitis nia vicprezidanto sro. I. F. Puhalo Svislandon por priparoli kaj ordigi kelkajn aferojn ril. nian movadon kun I. C. K., U. E. A. kaj kun nia svisa asesoro sro. J. Perlet. Dum sia tiea restado li havis kun la cititaj institucioj resp. kun sro. Perlet kelkajn konferencojn. La konferencoj estis tre riĉenhavantaj kaj estis atingitaj interkonsentoj precipe pri la insignoj por esp. fervojistoj, faka terminaro, organizo de redakcia komitato, kunlaborado kun U. E. A.

La 8-an de Oktobro 1926. okazis en Zagreb kunsido de I. A. E. F. estraro sub la prezidado de prezidanto sro. S. V. Stojniĉ.

Responda Redaktoro: Ilija Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, željeznički paviljon II. 24.

Presejo: C. Albrecht (D. Šrepel), Zagreb, Duga ulica broj 26.

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

KOTIZOJ. — Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate la oficialan organon »La Fervojisto«
Ĉe la aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn kaj ĉiujn oficialajn eldonaĵojn de la asocio.

Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio 5.50 ŝil. — Anglujo 6 ŝil. — Belgujo, Francujo, Italujo egalvaloro de 4 sv. fr. — Ĉeĥoslovakio 20 ĉk. — Danujo 4 kr. — Germanujo — 3 ormarkoj — Hungarujo 4 ok. — Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Svedujo 4 kr. — Svislando 4 sv. fr. — Usono 1 Doll. Abono estas sama kiel la kotizo.

Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

La kotizo estas sendata al la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio, aŭ al la asesoro de la koncerna lando, kiun la estraro rajtigis kolekti la kotizon.

Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝteko nro 35908.

LA ESTRARO :

Prezidanto: Stevan V. Stojnić, sup. kontroloro de Ĝen. Ferv. Direkcio, Beograd, Kolonija Min. Saobraćaja 17., Jugoslavio.

Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

Sekretario: Fran M. Peňhő, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

Kasisto: Stjepan S. Mužinić, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

REVIZORA KOMITATO.

Prezidanto: Ivan Poženel, ferv. insp. Zagreb, Vodovodna ul.

Revizoroj: Katica Kuček, ferv. ofic-ino, Koprivnica, želj. stanica,
Stjepan Sobota, ferv. ofic., Zagreb, Strojarska cesta.

ASESOROJ.

(Naciaj reprezentantoj).

Anglujo: S. Hodges, fervojoficisto, 96, Herga Road, Wealdstone, Middlesex.

Belgujo: Gustaaf Beirens, fervojoficisto, Groote Peperstraat, St. Nicolaas.

Brazilo: Ary Zamora, fervoja oficisto, Escritorio da Viaca Ferrea, Porto Alegre.

Bulgarujo: Ignat Nikolov, fervojoficisto, gara Sofia, »aparata«.

Ĉeĥoslovakio: Vladimír Benda, oficialo, Roztoky n/Vlt. 257.

Danujo: Marin Paisberg, ferv. asist. Langelandsgade 4/1, Aarhus.

Estonio: A. Pung, afergvid. de ferv. administracio, Telliskivi 34, Tallinn.

Finnlando: H. Salokannel, staciestro, Saiminen.

Francujo: Lucien Lentz, fervoja oficisto, 5 Place du Chateau, Strasbourg, Alsace.

Germanujo: Georg Habelok, ferv. insp. Mommsenstr. 41, 2 Portal, Berlin — Steglitz.

Hungarujo: Emil Löbl, fervojoficisto, Déliavasuti üzletigazgatóság, Budapest.

Jugoslavio: Jakob Lobnik, fervojoficisto, Strojarska cesta, Zagreb.

Latvio: Jan Greischko, staciestro, Livani.

Nederlando: A. Pelder, fervojoficisto, Rijn en Schikade 61, Leiden.

Norvegujo: R. Horrisland, fervojoficisto, Iveland, Krsand S.

Svedujo: Ernst Eriksson, fervojoficisto, Västerasgatan 2., Stockholm Wa.

Svislando: Jules Perlet, fervojoficisto, Poŝtkesto transito 560, Bern.

Usono (United States of America): Majoro Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah Street, San Francisco, California.

KONSILOJ AL LA KUNLABORANTOJ KAJ KORESPONDANTOJ.

Skribu nur sur unu flanko de l'papero. Skribu tre legeble (se eble per skribmaŝino) kaj lasu ĉe unu flanko almenaŭ 5 cm. da spaco por ev. korektoj. La redaktoro ne havas tempon por transskribi manuskriptojn ne legeblajn. Akceptaj estas artikoloj fakaj, el fervojista vivo, el nia fervojista esp. movado kaj pri nia asocio kaj literaturaĵoj.

Ekskluzive sin turni: pri originalaj fakaj artikoloj kaj pri artikoloj pri movado, aŭ nia asocio al la redaktoro; pri vortaraj aferoj: al sro Majoro Edward M. Rosher, ing. 125a Beulah Street, San Francisco, California, U. S. A.; pri literaturo: al sro Jules Perlet, Poŝtkesto transito 560, Bern, Svisujo; ĝeneralaĵoj informoj pri asocio, korespondado kun la estraro k. a. al vicprezidanto.

Varbu anoncojn!